Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8777**
18. Wahlperiode 08.06.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umweltauswirkungen und Kosten des Straßenneubauvorhabens Gesamtumfahrung B 29 Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) enthält Straßenvorhaben, die ursprünglich nicht zur Überprüfung im Rahmen der Aufstellung des BVWP angemeldet wurden. Darunter befindet sich der Neubau einer Gesamtumfahrung um Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch im Zuge der B 29. Im Entwurf des BVWP wird die Ortsumfahrung als B 29 n Röttingen – Nördlingen bezeichnet.

Im aktuell gültigen BVWP ist der Straßenneubau bisher nicht enthalten. Ein Planungsbeginn hat daher noch nicht stattgefunden. Entgegen der üblichen Vorgehensweise forderte das BMVI die für die Überprüfung erforderlichen Unterlagen nicht von der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg an, sondern verließ sich bei der Bewertung und Alternativenprüfung des über 100 Mio. Euro teuren Straßenneubaus auf eine Machbarkeitsstudie, die durch das Landratsamt des Ostalbkreises erstellt wurde (Bundestagsdrucksache 18/7013). Bereits im Vorfeld stellten Umweltverbände und Bürgerinitiativen die niedrigen Kostenberechnungen der Machbarkeitsstudie infrage und kritisierten die fehlende Berücksichtigung von Natur- und Umweltauswirkungen, die Vorfestlegungen bei der Trassenauswahl sowie die mangelhafte Dialogbereitschaft der Ersteller (www.bund-ostwuerttemberg.de/themen-projekte/b29-ausbau/das-buendnis/).

Im Projektdossier des Vorhabens im Projektinformationssystem PRINS wurde daher bei der Darstellung mehrmals auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Kreises verwiesen. Die Studie selbst wurde dort jedoch nicht veröffentlicht. Eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) wurde somit deutlich erschwert.

Das Land Baden-Württemberg hat zur Entlastung der Ortschaften im Zuge der B 29 die Maßnahmen Ortsumfahrung Trochtelfingen und Ortsumfahrung Pflaumloch angemeldet und auf die Anmeldung der Gesamtumfahrung verzichtet (https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/BVWP_Priorisierungsliste.pdf).

Der Bau ist mit einer hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden. Die Gesamtumfahrung würde ein streng geschütztes EU-Naturschutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat-Gebiet) innerhalb eines ausgedehnten Waldes erheblich beeinträchtigen, ein Überschwemmungs- sowie ein Wasserschutzgebiet durchfahren und bisher unzerschnittene Räume zerschneiden (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html). Aufgrund des hohen

Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz schlägt das Umweltbundesamt (UBA) vor, das Vorhaben ganz aus dem Entwurf zu streichen (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene).

Gemäß der BVWP-Bewertung handelt es sich bei der Gesamtumfahrung nicht um ein großräumig bedeutsames Vorhaben (Verbindungsfunktionsstufe nicht 0 oder 1). Dennoch hat das BMVI das Vorhaben im BVWP-Entwurf in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen.

Bei Kritikern des Projektes besteht der Verdacht, dass das Vorhaben nicht aufgrund seiner verkehrlichen Bedeutung, sondern aufgrund regionaler Interessen in den BVWP aufgenommen wurde (vgl. www.schwaebische.de/region_artikel,-Gruener-Gastel-haelt-B-29-Vorhaben-fuer-unserioes-_arid,10362145_toid,284.html). Auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärte die Bundesregierung, dass „bezüglich des Straßenvorhabens wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region“ stattfanden. Zudem wurde in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage bestätigt, dass es sich bei den zur Bewertung verwendeten Unterlagen um die Studie handelte, die Vertreter des Ostalbkreises am 17. März 2015 an das BMVI übergaben. Den Vertretern wurde daraufhin eine Überprüfung des Vorhabens in Aussicht gestellt (Bundestagsdrucksache 18/7013).

Bei der Aufstellung des BVWP bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-hintergrund-und-ziele.html). Sowohl mit Blick auf das Anmeldeverfahren als auch die übergeordneten Ziele des BVWP wirft die Aufnahme der Gesamtumfahrung im Zuge der B 29 in den BVWP-Entwurf Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass eine durch einen Landkreis erstellte Studie und die darin enthaltenen Ergebnisse, insbesondere hinsichtlich der Planungstiefe, ausreichen, um den Bedarf für ein Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung festzustellen?

2. Hat die Bundesregierung eine eigene Alternativenprüfung durchgeführt?

   Wenn ja, warum wird im Projektinformationssystem PRINS nur auf die Ergebnisse des Erläuterungsberichtes zur Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises verwiesen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html)?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die Prüfung der verschiedenen Alternativen in der durch den Ostalbkreis erstellten Studie neutral und ergebnisoffen durchgeführt wurde?

4. Inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung im Rahmen der SUP ausreichend, dass bei dem Punkt Alternativenprüfung im Projektinformationssystem PRINS zur Begründung der gewählten Alternative ausschließlich auf die Ergebnisse des Erläuterungsberichtes der Machbarkeitsstudie verwiesen wird (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html)?

5. Inwiefern steht die Aufnahme des Neubauvorhabens, das eine hohe Umweltbetroffenheit ausweist und vom Land nicht angemeldet wurde, im Widerspruch zu der Vorgehensweise der Bundesregierung, sich bei der Alternativenprüfung „aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern“ auf die Alternativenprüfung der Länder zu verlassen (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58 f.)?

6. Inwiefern ist diese Machbarkeitsstudie aus Sicht der Bundesregierung für Bürgerinnen und Bürger notwendig, um die Entscheidung für die ausgewählte Gesamtumfahrungsvariante und gegen mögliche Alternativen nachzuvollziehen, und wieso ist diese im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht durch das BMVI offen zugänglich gemacht worden?

7. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausreichend informiert, um die Entscheidung zu den einzelnen Ortsumfahrungen, insbesondere mit Blick auf die Umweltauswirkungen der Einzelprojekte auf den Gesamtplan, nachzuvollziehen, wenn nur auf eine Machbarkeitsstudie eines Landkreises verwiesen wird, die jedoch nicht im PRINS dargestellt wurde?

8. Inwiefern berücksichtigt der genannte Erläuterungsbericht der Machbarkeitsstudie bei dem Vergleich der genannten Alternativen die bei der Aufstellung des BVWP verwendete Methodik?

9. Inwiefern berücksichtigt die Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises die umwelt- und naturschutzfachlichen Auswirkungen der Gesamtumfahrung sowie der dort bewerteten Alternativen?

10. Wieso wurden die Projektdetails und Bewertungsergebnisse der vom Land angemeldeten B-29-Ortsumfahrungen Trochtelfingen und Pflaumloch nicht im PRINS dargestellt?

11. Wurden die vom Land gemeldeten Ortsumfahrungen Trochtelfingen und Pflaumloch auch als Einzelprojekte im Rahmen der BVWP-Methodik untersucht?

    Wenn ja, mit welchen Ergebnissen (bitte jeweils Nutzen-Kosten-Verhältnis, umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, raumordnerische Beurteilung und städtebauliche Beurteilung angeben)?

    Wenn ja, wieso sind Details und Ergebnisse nicht im PRINS dargestellt?

    Wenn nein, warum nicht, und inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung mit der Grundkonzeption für den BVWP 2015 vereinbar, sich bei der Alternativenprüfung allein auf eine externe Machbarkeitsstudie zu stützen?

12. Welche Auswirkung hat die mit „hoch“ angegebene umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung auf die Einstufung des Vorhabens B 29 n Röttingen – Nördlingen in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP-Entwurfs unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Vorhaben gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf Plus bzw. den Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung aufgrund der fehlenden überregionalen Bedeutung nicht infrage kommt (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 70)?

13. Inwiefern ist die Entscheidung für die Gesamtumfahrung im Zuge der B 29 und gegen die angemeldeten Ortsumfahrungen trotz hoher Umweltbetroffenheit und einem Flächenverbrauch von mindestens 85,7 ha (vgl. Umweltbericht Anlage 1) mit den übergeordneten Zielen des BVWP und den geltenden Zielen des Umweltschutzes (Umweltbericht zum BVWP, S. 13) vereinbar?

14. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Umweltbetroffenheit, u. a. die Zerschneidung eines Flora-Fauna-Habitat-Gebietes innerhalb eines ausgedehnten Waldes auf 1,5 km, in der Bewertung, Einstufung und Alternativenprüfung ausreichend berücksichtigt?

15. Wieso wurde ein dreistreifiger Ausbau gewählt, obwohl die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der Gesamtumfahrung im Planfall 2030 nur mit 10 000 Kfz angegeben wird?

16. Wieso wurde ein dreistreifiger Ausbau gewählt, obwohl das Vorhaben keine Verbindungsfunktionsstufe von 0 oder 1 aufweist, also im Sinne der BVWP-Methodik kein großräumig bedeutsames Projekt darstellt (BVWP-Entwurf, März 2015, S. V)?

17. Inwiefern leistet das Neubauprojekt „mit dem Ausbau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit“ (vgl. www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html#h1_alternativenpruefung), der eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf rechtfertigt, und auf welcher Grundlage stuft die Bundesregierung diesen Beitrag der Gesamtumfahrung höher ein als den Beitrag der durch das Land angemeldeten kleineren Ortsumfahrungen?

18. Inwiefern leistet das Neubauprojekt einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie es von der Bundesregierung als Ziel für die Gesamtumgehung ausgegeben wurde (Bundestagsdrucksache 18/7013) vor dem Hintergrund, dass der Bundesregierung im bayerischen Abschnitt keine Unfallschwerpunkte bekannt sind (Schriftliche Frage 56 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/7181) und sich das Unfallgeschehen auf baden-württembergischer Seite „weitgehend unauffällig“ verhält (Auswertung der Landespolizei von Dezember 2015)?

19. a) Inwiefern handelt es sich bei der Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie für die Gesamtumfahrung aus Sicht der Bundesregierung um belastbare Angaben?

    b) Gab es im Rahmen des im Zuge der BVWP-Aufstellung durchgeführten und vom Bundesrechnungshof stark kritisierten Verfahrens zur Plausibilisierung der Investitionskosten Unstimmigkeiten bzw. Rotschaltungen in Bezug auf das Projekt B 29 n Röttingen – Nördlingen?

    c) Hat die Plausibilisierung der Kosten des Vorhabens vor oder nach Absenkung der Kostenuntergrenze im Plausibilisierungsvorgang stattgefunden (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 [der Bundeshaushaltsordnung] BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030)?

20. Wie setzen sich die Kosten von 105,5 Mio. Euro für das Vorhaben zusammen (bitte Kostenpunkte einzeln auflisten)?

21. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungstand im Zuge des dreistreifigen Neubaus versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht?

    b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inklusive Baufeld benötigt?

    c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt?

    d) Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?

22. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld?

    b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung?

    c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?

23. a) Inwiefern plant die Bundesregierung den Bau von Grünbrücken?

    b) Mit welchen Kosten rechnet sie für den Bau von Grünbrücken, und inwiefern wurden diese Kosten bereits in die Bewertung einbezogen?

24. Inwiefern dient nach Einschätzung der Bundesregierung die Gesamtumfahrung als Teil der geplanten Verbindung zwischen dem mittleren Neckartal mit der Landeshauptstadt Stuttgart (Nordostring), dem Ostalbkreis sowie der Landesgrenze zu Bayern und einem Autobahnzubringer zur A 7, Flensburg – Würzburg – Ulm (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8584, Antwort zu Frage 8) der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Aufhausen, Pflaumloch oder Trochtelfingen, und inwieweit kann die Bundesregierung ausschließen, dass die neue Verbindung neuen Straßenverkehr induziert?

25. Basieren die Bewertungen der Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises auf der gleichzeitigen Umsetzung des Autobahnzubringers A 7 Anschlussstelle Aalen/Oberkochen, der nach Aussage des BMVI nicht Teil des BVWP sein wird (Bundestagsdrucksache 18/7013)?

    Wenn ja, sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie auch ohne den Autobahnzubringer belastbar, und ein gesamtwirtschaftlicher Bedarf gegeben?

26. Inwiefern kann das BMVI ausschließen, dass es bei einer Realisierung der Gesamtumfahrung zu einer höheren Belastung bzw. zu Engpässen in den nachfolgenden Orten im Zuge der B 29 in Baden-Württemberg kommen wird, u. a. in Riffingen, Hohenlohe, Elchingen?

27. Inwiefern ist die Gesamtumfahrung für „die Funktionsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetzbetrachtung von Bedeutung“, und eine Überprüfung und Aufnahme entgegen der fachlichen Einschätzung des Landes somit begründet (Bundestagsdrucksache 18/6516), obwohl das Vorhaben gemäß der BVWP-Methodik keine großräumige Bedeutsamkeit aufweist, da es nicht mit der Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 bewertet wurde?

Berlin, den 8. Juni 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333